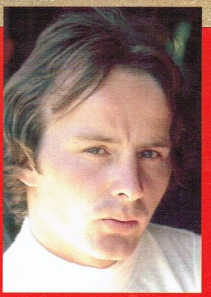
EL MITO Ferrari

42

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

308 Millechiodi, un notable experimento

Gilles Villeneuve: el inolvidable



Sport 212 E: la reina de la montaña

9 789504 900344 10042 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 42

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaria de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

• *Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en junio de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 5 950-49-0034-8

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducido, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA F1

312 F1, la ocasión perdida

1966: debutan los motores de 3000 cm³ y la Casa de Maranello se presenta con un auto altamente competitivo. Pero, por problemas sindicales y el alejamiento de Surtees en el segundo GP de la temporada, el título mundial no llega.

La largada del Gran Premio de Bélgica de 1966.

La llegada de los motores de tres litros de cilindrada en Fórmula 1 trajo el debut, en 1966, de la Ferrari 312 F1.

FERRARI CON PRONOSTICOS FAVORABLES DESDE EL COMIENZO DE LA TEMPORADA

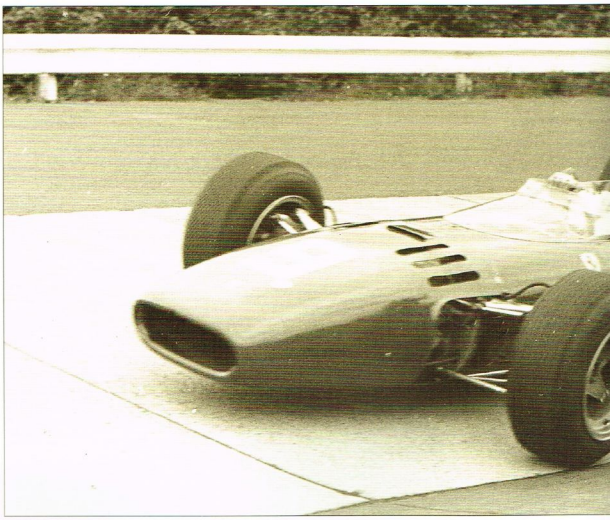
Entre los pocos constructores ya listos con un motor para la nueva fórmula, al comienzo de la temporada Ferrari gozaba de los mejores pronósticos para la conquista del Campeonato Mundial. El objetivo no fue alcanzado por varias razones, entre ellas el divorcio entre John Surtees y la Casa de Maranello, justo después de la victoria del piloto inglés en el segundo gran premio del año, disputado en Bélgica. Además, las huelgas impidieron la participación de la Ferrari en los grandes premios de Inglaterra y México.
La 312 F1 llevó al éxito también a Scarfiotti, en el GP de Italia en Monza, y Ferrari obtuvo el segundo puesto en la tabla de constructores al final de la temporada.

BRABHAM FUE CAMPEON CON UN AUTO CONSTRUIDO POR EL MISMO

El Mundial se lo adjudicó Jack Brabham, al volante de una monoplaza de su construcción, impulsada por un motor ocho cilindros Repco.
La 312 F1 fue realizada alrededor del nuevo 12 cilindros de tres litros. Se trataba de un

FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos introducidos desde el GP de Italia)

Motor: 12 cilindros en V a 60°, central longitudinal, diámetro por carrera 77 x 53,5 mm, cilindrada 2989,556 cm³, compresión 11,8:1	
Distribución:	2 (3) válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	360 (380) CV a 10.000 rpm
Chasis:	monoplaza con chasis jaula de caños revestido con paneles de aluminio
Tracción:	trasera, caja longitudinal de 5 marchas + MA, diferencial autobloqueante ZF a chavetas
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, con cuadriláteros deformables
Neumáticos: del. 14 pulgadas, tras. 15 pulgadas, Dunlop (Firestone)	
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Dimensiones (cuerpo vehículo):	3,83/0,76/0,87 m; eje del. 1,45 (1,50) m, tras. 1,436 (1,485) m
Capacidad tanque:	158 litros
Peso:	610 kilos
Unidades producidas:	3
Números de chasis:	010-012



Lorenzo Bandini en el Gran Premio de Alemania 1966 con Ferrari 312 F1.

motor derivado del propulsor de 3300 cm³ del prototipo 275 P. Con doble encendido, tenía la distribución con dos árboles de levas a la cabeza y con comando a cadena. En la primera configuración, el motor estaba dotado de dos válvulas por cilindro.

LA ALIMENTACION ES POR INYECCION

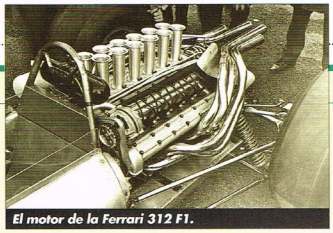
La alimentación estaba garantizada por un sistema de inyección indirecta realizado por Lucas. Con un diámetro de 77 milímetros y una carrera de 53,5 milímetros, el tres litros tenía una cilindrada real de 2989,6 centímetros cúbicos.

En la versión inicial, el motor brindaba una potencia máxima de 325 CV. Ese valor subió muy pronto a 360 CV, a 10.000 vueltas/minuto, con una compresión de 11,8:1. Con respecto a la transmisión, la caja, longitudinal de cinco marchas, estaba acoplada a un diferencial autobloqueante ZF.

Estéticamente, la 312 F1 no se diferenciaba mucho de las otras Fórmula 1 de la época. Además del infaltable color rojo, se la podía reconocer también por la forma de la toma de aire delantera, similar a las empleadas en las anteriores 158 F1 y 512 F1.

EL HABITACULO ESTA CARENADO CON PLEXIGLAS

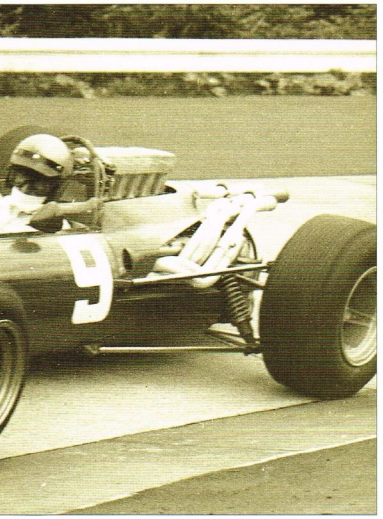
Con respecto a la primera monoplaza, presentada oficialmente al comienzo del año, las versiones sucesivas tuvieron seis salidas de aire (tres en cada lado) ubica-



El motor de la Ferrari 312 F1.

TRES LITROS PARA LA NUEVA FORMULA 1

La Comisión Deportiva Internacional en noviembre de 1963 decidió que la cilindrada máxima de los motores de Fórmula 1 pasase de 1500 a 3000 centímetros cúbicos. Luego del retiro de Coventry-Climax, los primeros motores aspirados de tres litros fueron realizados por Ferrari, Repco y Maserati, a los que les siguieron Ford, BRM, Honda y Weslake. Para permitir los motores de 1,5 litros, la Comisión decidió que éste era el limite para los propulsores dotados de compresor. En ese momento nadie lo pensó, pero unos diez años después, gracias a los desarrollos de la metalurgia, Renault mostró que ése era el camino ganador. Destinada en un primer momento a terminar en 1971, la Fórmula 1 de tres litros fue, sin embargo, la más longeva de la historia. Hasta 1985 inclusive, estuvo permitido utilizar motores aspirados hasta un máximo de tres litros de cilindrada. A esa altura ya era evidente la superioridad de los turbos con respecto a los motores aspirados.



das a la altura de la suspensión delantera. El habitáculo estaba carenado con una superficie de plexiglás. La investigación aerodinámica estaba subrayada también por el corrimiento hacia el interior de los amortiguadores delanteros. Se trataba de una solución técnica introducida con la 158 "Aero". Muy característica era la forma de los escapes: de color blanco, envolvían, desde abajo hacia arriba, la parte trasera de la monoplaza. El número de los escapes y los doce cornetes de aspiración de aire, ubicados en el centro de las bancadas, permitían reconocer fácilmente a la 312 F1 de la 246 "Tasmania". Esta última era la monoplaza equipada con un motor seis cilindros de 2,4 litros, que en el Campeonato Mundial fue utilizada por Bandini en Montecarlo y Bélgica, por Scarfiotti en Nürburgring y por Baghetti en Monza.

Retomando la filosofía constructiva introducida con la citada 158, la 312 F1 estaba dotada de un chasis construido alrededor de una jaula de caños. Esta estructura estaba revestida por dos paneles de aluminio, siguiendo una técnica aeronáutica. Los tanques, con una capacidad total de 158 litros, estaban formados por cinco contenedores de goma ubicados en los laterales, entre los paneles de aluminio del chasis.

SUSPENSIONES INNOVADORAS Y FRENOS TRASEROS INBOARD

El esquema de las suspensiones preveía en la delantera un balancín superior con triángulo inferior, y en la trasera un brazo superior con triángulo inferior invertido.

LOS RESULTADOS DE LA 312 F1

1966

GP Bélgica, *12 de junio*	*1° Surtees*
GP Francia, *3 de julio*	*2° Parkes*
GP Holanda, *24 de julio*	*6° Bandini*
GP Alemania, *7 de agosto*	*6° Bandini*
GP Italia, *4 de septiembre*	*1° Scarfiotti, 2° Parkes*

El sistema de frenos, realizado por Girling, estaba formado por cuatro discos. Los traseros estaban ubicados inboard, a los costados de la caja del diferencial. La 312 F1 hizo su debut en carrera el 1° de mayo del año 1966 en el GP de Siracusa, prueba no válida para el Campeonato Mundial de Fórmula 1. Con John Surtees al volante, llegó primera a la meta.

El habitáculo de la 312 F1.

DESPUES DEL DEBUT GANADOR LA 312 F1 REPITIO EN BELGICA

Tres semanas más tarde, siempre conducida por Surtees, participó en el GP de Mónaco, prueba de apertura del Campeonato del Mundo.

En el GP de Italia 1966 Scarfiotti precede a Parkes, Brabham y Surtees.

EL INOLVIDABLE TRIUNFO EN MONZA

La victoria de las Ferrari en Monza, en el GP de Italia de 1966, es memorable. El piloto italiano Ludovico Scarfiotti, catorce años después de la victoria de Ascari, subió al podio en el GP local. Después del retiro de Bandini, por problemas de encendido de su 312 F1, la Ferrari siguió en carrera con Scarfiotti y Parkes. Ambos hicieron un gran juego de equipo, sobre una pista que favorecía la succión y hacía difícil alejarse de los adversarios. Parkes se sacrificó por su compañero de equipo, frenando a los perseguidores y permitiéndole así a Scarfiotti alejarse sin problemas hacia la meta desde la vuelta 28 en adelante. Al término de 68 inolvidables giros, Scarfiotti precedió a Parkes por 5" 8, con Hulme tercero a 6" 1 de distancia. Campeón Europeo de la Montaña con la Ferrari en 1962 y 1965, Scarfiotti ganó también, en pareja con Lorenzo Bandini, las 24 Horas de Le Mans de 1963. En Fórmula 1 corrió sólo 10 GP con Ferrari, Eagle y Cooper.

Surtees picó en punta, pero después de catorce giros tuvo que retirarse por una falla del diferencial, dejándole así vía libre a Stewart con el BRM dos litros. La Ferrari se consoló con el segundo lugar de Bandini, al volante de la 246.
En Spa-Francorchamps, en el GP de Bélgica, Surtees llevó al triunfo a la Ferrari 312 F1. En la segunda vuelta, a causa de una tormenta, sólo quedaban en pista siete vehículos, de los quince que habían largado. Stewart tuvo un accidente bastante serio, quedando atrapado en su BRM en la curva de Masta con una clavícula rota. John

Las Ferrari 312 F1 de Bandini (número 2) y Parkes (número 4) en los boxes del GP de Italia 1966.

Largada del GP de Alemania 1966: Bandini y Parkes tienen los números 9 y 10.

Surtees precedió en la meta a Rindt, con Cooper-Maserati, y Bandini, que manejaba otra vez la 246. Apenas diez días más tarde, la Ferrari y Surtees llegaron a una sonada separación.

MIKE PARKES SUSTITUYE A SURTEES

Mike Parkes, también inglés, entró así al equipo de Fórmula 1, para acompañar a Lorenzo Bandini. Parkes era un piloto particularmente alto. La Ferrari debió construir una tercera 312 F1 (número 012), que disponía de un chasis alargado para permitirle al inglés ubicarse cómodamente en el habitáculo.
La Ferrari 312 F1, entre tanto, había demostrado ser muy competitiva. En Reims, en el GP de Francia, Lorenzo Bandini obtuvo la pole position en las pruebas. El piloto italiano estaba liderando la carrera cuando, en la vuelta 31, tuvo que parar por la rotura del cable del acelerador.

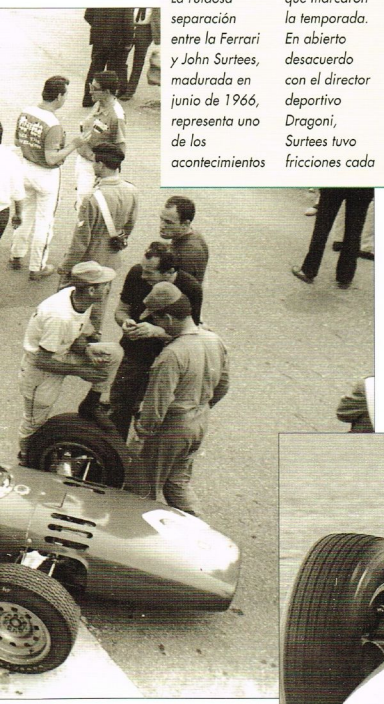
Parkes pone a punto en el autódromo de Módena la 312 F1. Enzo Ferrari observa.

PARKES DEBUTA EN EL MUNDIAL CON UN SEGUNDO LUGAR

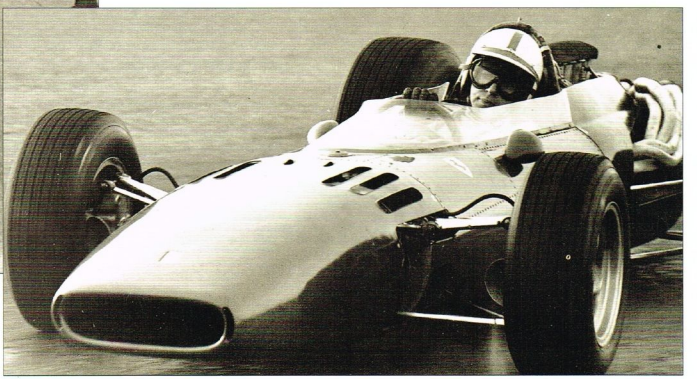
Volvió a salir con mucho retraso, después de haber arreglado personalmente la falla con un alambre metálico. El GP fue ganado por Brabham, con Brabham-Repco. Con la 312 F1, Parkes terminó en el segundo lugar, un resultado notable para un debutante en el Campeonato Mundial de Fórmula 1, por más que el

EL DIVORCIO ENTRE FERRARI Y JOHN SURTEES

La ruidosa separación entre la Ferrari y John Surtees, madurada en junio de 1966, representa uno de los acontecimientos que marcaron la temporada. En abierto desacuerdo con el director deportivo Dragoni, Surtees tuvo fricciones cada vez más ásperas con el equipo, que en Montecarlo le reprochó haber querido todas las 312 F1 para él. Además, la amistad de Surtees con Eric Broadley, titular de Lola, molestaba a Ferrari. Posteriormente, Franco Gozzi reveló que a Surtees pensaban despedirlo el día del GP de Bélgica. La victoria del campeón inglés hizo postergar la decisión, que fue oficializada el 22 de junio, luego de las 24 Horas de Le Mans. A la luz de los hechos, John Surtees hubiese podido ganar el Campeonato Mundial de Fórmula 1 en 1966.



A la izquierda, Surtees en Módena pone a punto la 312 F1 y, abajo, la prueba en pista, siempre en Módena.



En vista del Gran Premio de Italia en Monza, el motor de la 312 F1 fue objeto de significativas modificaciones. La principal innovación estaba en la distribución, con la presencia de 3 válvulas por cilindro, dos de aspiración y una de descarga. La potencia máxima del motor subió así hasta los 380 CV, siempre a 10.000 vueltas por minuto. Las 312 F1 tuvieron muchos problemas con los neumáticos en el curso de la temporada. Después de haber probado en Holanda con las cubiertas Goodyear, la Ferrari abandonó a la Dunlop, y la Firestone se convirtió en la proveedora a partir del Gran Premio de Italia.

En Monza, después del retiro de Bandini y Brabham, que se habían alternado en la punta, ganó Scarfiotti delante de su compañero de equipo Parkes. Ese fue el éxito más lindo de la 312 F1 en la temporada.

inglés ya fuese un experto en las carreras de la categoría Sport Prototipo.

A causa de una huelga de los metalúrgicos, las 312 F1 no pudieron participar en el GP de Inglaterra, programado en Brands Hatch.

LORENZO BANDINI CON MUCHOS PROBLEMAS

En la carrera siguiente, el GP de Holanda en Zandvoort, Bandini terminó apenas en la sexta posición, a tres vueltas del ganador Brabham.

También en Alemania, bajo la lluvia del Nürburgring, Bandini no logró mejorar la sexta ubicación. Otra vez, el ganador fue Brabham.

LA ESCUDERIA DESERTA MEXICO POR HUELGAS EN LA FABRICA

En Watkins Glen, en el GP de los Estados Unidos, Bandini, único piloto Ferrari presente, lideró en los primeros nueve giros, antes de retirarse. Luego, a causa de conflictos sindicales, la Casa de Maranello desertó el siguiente GP de México.

1980, un año negro

Campeón del mundo saliente, la Casa del Cavallino encontró muchas dificultades con un auto, la 312 T5, no competitivo. Para Villeneuve y Scheckter, apenas un total de ocho puntos en el Mundial.

Después de la victoria del año anterior, la Ferrari encontró muchas dificultades en 1980. La 312 T5 se mostró anticuada con respecto a los vehículos con "efecto suelo" de la época. Como resultado, Villeneuve cosechó seis puntos y el campeón del mundo saliente, Jody Scheckter, apenas dos. Alain Jones, con Williams, se coronó delante de Piquet y de su compañero de equipo Reutemann. En la tabla reservada a los constructores, prevaleció Williams, que doblegó a Ligier y Brabham, con la Ferrari apenas décima. En el primer GP del año, el de Argentina en Buenos Aires, ganó Jones. Detrás de él se clasificaron, respectivamente, Piquet, Rosberg, Daly, Giacomelli y el debutante Prost.

En el GP de Brasil, en Interlagos, se impuso Arnoux, delante de De Angelis, Jones, Pironi, Prost y Patrese.

ENSEGUIDA QUEDO CLARO QUE IBA A SER UN AÑO DIFICIL

El GP de Sudáfrica, en Kyalami, fue ganado por Arnoux, favorecido también por su motor turbo comprimido que no sufrió los 1800 metros de altura. Segundo se ubicó Lafitte, seguido por Pironi, Piquet, Reutemann y Mass.

En Long Beach, en el GP de los Estados Unidos Oeste, ganó por primera vez Piquet, que dejó a sus espaldas a Patrese, Fittipaldi, Watson, Scheckter y Pironi. Regazzoni, con Ensign, fue víctima de un gravísimo accidente del que, lamentablemente, salió paralítico.

En Bélgica, en Zolder, fue Pironi el que obtuvo su primera victoria, precediendo a Jones, Reutemann, Arnoux, Jarier y Villeneuve. En Montecarlo hubo un espectacular aunque incruento accidente en la largada, con el Tyrrell de Daly que voló por encima del grupo. Ganó Reutemann, delante de Lafitte, Piquet, Mass, Villeneuve y Fittipaldi. El siguiente GP de España, en el medio de la guerra entre la Federación y la Asociación de Constructores, no fue considerado válido para el campeonato. No participaron Ferrari, Alfa Romeo ni Renault, y la carrera fue ganada por Jones.

En el GP de Francia, en Le Castellet, prevaleció Jones delante de los Ligier de Pironi y Lafitte; siguieron Piquet, Arnoux y Reutemann. Jones fue primero también en el GP de Inglaterra en Brands Hatch, superando a Piquet, Reutemann, Daly, Jarier y Prost.

El 1° de agosto, durante una serie de pruebas para el GP de Alemania, en Hockenheim perdió la vida Patrick Depailler, primer volante de Alfa Romeo. El GP alemán fue ganado por Lafitte delante de Reutemann, Jones, Piquet, Giacomelli y Villeneuve.

Jody Scheckter en el GP de los EE.UU. Oeste 1980.

RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de EE.UU. Oeste, *4 de octubre*	*5° Scheckter*
GP de Bélgica, *4 de mayo*	*6° Villeneuve*
GP de Mónaco, *18 de mayo*	*5° Villeneuve*
GP de Alemania, *10 de agosto*	*6° Villeneuve*
GP de Canadá, *28 de septiembre*	*5° Villeneuve*

SOLO POCOS PUNTOS PARA LOS PILOTOS FERRARI

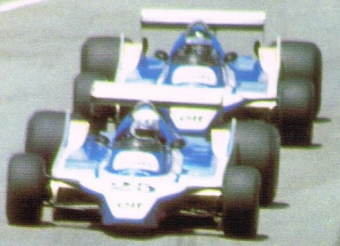
En Austria, en Zeltweg, el primero fue Jabouille, delante de Jones, Reutemann, Lafitte, Piquet y De Angelis. En el GP de Holanda, en Zandvoort, ganó Piquet, quien precedió a Arnoux, Lafitte, Reutemann, Jarier y Prost.

El GP de Italia fue disputado, por primera y última vez, en Imola. En las pruebas, la Ferrari hizo debutar, sin utilizarla en carrera, la 126 C con motor turbo. Piquet fue primero delante de Jones, Reutemann, De Angelis, Rosberg y Pironi. En la carrera, Villeneuve salió de pista destrozando a su monoplaza en la curva que, desde ese día, tuvo su nombre.

Ganando el GP de Canadá en Montreal, luego de una polémica colisión con Piquet en la primera curva, Jones se adjudi-

Gilles Villeneuve, al final de la temporada apenas 13º en el Campeonato, delante de un Renault y dos Ligier.

Villeneuve y Scheckter en Maranello, a comienzos del año.



có matemáticamente el título de campeón del mundo. Segundo fue Reutemann, delante de Pironi, Watson, Villeneuve y Rebaque.

AL FINAL SOLO MIGAJAS PARA LA FERRARI

En el GP final de los Estados Unidos Este, en Watkins Glen, ganó otra vez Jones, después de un dominio inicial de la Alfa Romeo de Giacomelli. El australiano superó a Reutemann, Pironi, De Angelis, Lafitte y Andretti.

1980: UN AÑO AGITADO

Política: *En Italia, nueva ola de terrorismo. Serie de atentados contra miembros de la Democracia Cristiana y magistrados. Un avión DC9 Itavia explota en el cielo de Ustica (81 muertos). Masacre en la estación de trenes de Bolonia (85 muertos). En Yugoslavia, muere el mariscal Tito. En Polonia, huelgas guiadas por el sindicado libre Solidaridad. Ronald Reagan es elegido presidente de los Estados Unidos. Por la invasión soviética a Afganistán, de 1979, los deportistas estadounidenses y de otros países no participan en los XXII Juegos Olímpicos de Moscú.*

Medicina: *La viruela es declarada definitivamente derrotada en el mundo.*

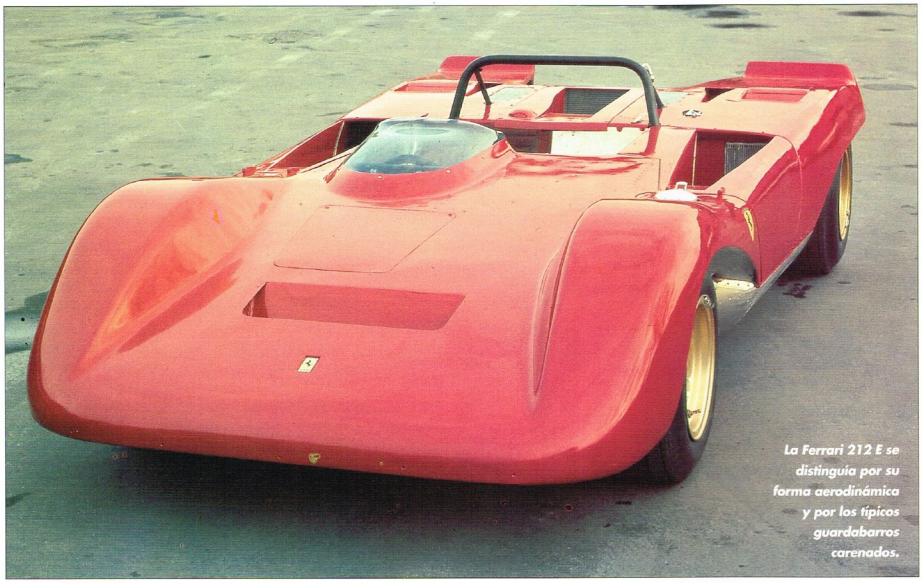
LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Jones	Williams-Ford	67 (71)	5 (RA, F, GB, CND, EE.UU. E)
Piquet	Brabham-Ford	54	3 (EE.UU. O, H, I)
Reutemann	Williams-Ford	42 (49)	1 (MC)
Laffite	Ligier-Ford	34	1 (A)
Pironi	Ligier-Ford	32	1 (B)
Arnoux	Renault	29	2 (BR, SA)
De Angelis	Lotus-Ford	13	
Jabouille	Renault	9	1 (AU)
Patrese	Arrows-Ford	7	
Daly	Tyrrell-Ford	6	
Jarier	Tyrrell-Ford	6	
Rosberg	Fittipaldi-Ford	6	
Villeneuve	Ferrari	6	
Watson	McLaren-Ford	6	
Fittipaldi	Fittipaldi-Ford	5	
Prost	McLaren-Ford	5	
Giacomelli	Alfa Romeo	4	
Mass	Arrows-Ford	4	
Scheckter	Ferrari	2	
Andretti	Alfa Romeo	1	
Rebaque	Brabham-Ford	1	

LAS SPORT

212 E, la reina de las trepadas

1966: nace el botecito que conquistará el Campeonato de la Montaña edición 1969 con el suizo Peter Schetty. Tiene dimensiones compactas y dispone de un motor con una potencia de 300 CV.



La Ferrari 212 E se distinguía por su forma aerodinámica y por los típicos guardabarros carenados.

No había que hacer enojar a Enzo Ferrari: quien lo frecuentó recuerda con terror sus estallidos. Sin embargo, fue justamente durante una de esas terribles manifestaciones de rabia que decidió realizar la 212 E.

EN 1969 NO TUVO NINGUN ADVERSARIO SERIO

El resultado fue un auto que conquistó el Campeonato de la Montaña en 1969, sin encontrar adversario capaz de amenazarlo. Pero sus dotes de potencia y equilibrio fueron también determinantes en el desarrollo de la familia de los motores boxer Ferrari, de carrera y de ruta. La historia del proyecto está llena de golpes de efecto, tanto o quizá más que una novela de aventuras. Se lo definió como un motor de cilindros horizontales contrapuestos, o en V a 180 grados, o también "boxer", como los 6 cilindros de los adversarios de Stuttgart, los Porsche.

CILINDROS CONTRAPUESTOS PARA OBTENER MAS POTENCIA

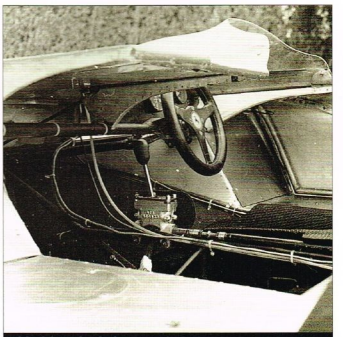
La misma Ferrari lo había utilizado en la monoplaza de F1 llamada 1512, que en las últimas carreras de 1964 había contribuido a la conquista del Campeonato Mundial por parte de John Surtees, que así al-

La carrocería de la Ferrari 212 E termina prácticamente después de las ruedas.

canzó un récord inigualado: fue campeón del mundo en la máxima categoría tanto sobre dos como sobre cuatro ruedas, obviamente en distintos momentos. Después de esa primera tentativa, sin embargo, el boxer fue descartado, porque había que trabajar con las Dino y con las grandes 330 P2 y sus sucesivas evoluciones.

EL DESARROLLO DE LA 212 FRENADO POR LA FORMULA 1

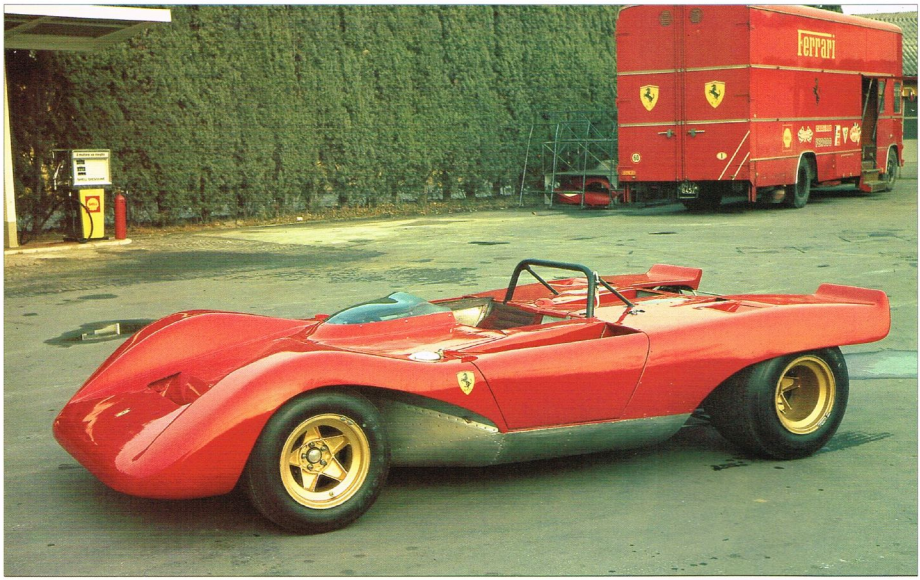
Hay que llegar hasta 1966 para volver a hablar de un boxer Ferrari. El propio Enzo Ferrari y el proyectista Franco Rocchi lo eligieron, pensando en un nuevo botecito para el Campeonato Europeo de la Montaña. Se trataba de un título prestigioso, aunque subestimado por las grandes casas: Enzo Ferrari ya verificó que el público lo sigue con pasión, después de los triunfos de Ludovico Scarfiotti en 1962 con la 196 SP y en 1965 con la 206 P. También en 1966 Scarfiotti podría repetir la hazaña con la nueva 206 S, pero el título se le escapa por pocos puntos, ya que tuvo que desertar algunas carreras que coincidían con las de Fórmula 1, que mantenía la prioridad entre los compromisos de la Casa de Maranello. El desarrollo de la nueva 212 E, como fue llamado por Ferrari y Rocchi el botecito boxer, también fue frenado por el trabajo realizado con las monoplazas de la máxima categoría y con las nuevas 330 P4, el arma de Maranello entre los Prototipos en 1967. Todos sabemos lo que pasó: las P4 conquistaron el título,



El habitáculo de la Ferrari 212 E.

UN VEHICULO SIN REPUESTOS

La 212 E no ha sido, seguramente, el único auto de competición realizado en sólo un ejemplar. En cambio, fue, por lo menos en la historia de la Ferrari, la decisión de utilizar el auto en el Campeonato de la Montaña sin disponer prácticamente de repuestos, porque de todas las partes fundamentales existían sólo los elementos montados en el auto. El diseño del chasis 0862 nunca fue utilizado fuera de la 212 E. El motor tipo 232 lleva el número 1, pero no fue seguido por otros. El mismo número 1 está grabado sobre la caja de cambio tipo 600, que tampco tuvo continuación en la numeración. En suma, Peter Schetty fue muy bueno, pero también tuvo la gran suerte de no sufrir ningún problema con el auto.



pero la Comisión Deportiva Internacional toma la decisión de penalizar a los Prototipos en el Campeonato Mundial de Marcas, favoreciendo, en cambio, a los grandes Sport 5 litros producidos en por lo menos 50 ejemplares.

Aquí entra en acción el carácter, mejor dicho el mal carácter de Enzo Ferrari: la decisión de la Comisión es una afrenta, y por reacción decide no participar más en las carreras de duración. Los esfuerzos de los proyectistas serán, en cambio, concentrados en las monoplazas y, finalmente, en la 212 E.

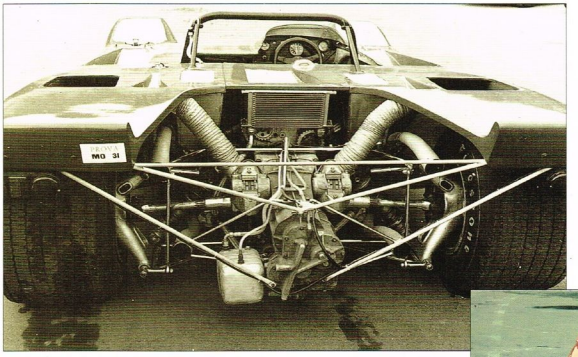
Muchos detalles de la 212 E, como las suspensiones y la dirección, derivan de las Ferrari de Fórmula 1.

EL CHASIS ES SEMI AUTOPORTANTE

En realidad, se trata sólo de darle los últimos retoques a un auto en gran medida realizado el año anterior, en otoño de 1966: un auto innovador por muchos elementos. El chasis, por ejemplo, es un refinado semiautoportante, formado por una estructura tubular reducida al mínimo y reforzada por paneles de chapa de aluminio, para reducir el peso. Las suspensiones fueron desarrolladas junto a las de Fórmula 1 de 1967: es más, la trasera (como, por otra parte, la dirección) es exactamente la misma de la monoplaza. La caja de cambio es una pieza única, realizada especialmente para el nuevo motor. Este último es la parte más refinada del vehículo: derivado de la monoplaza 1512, fue llevado de 1,5 a 2 litros de cilindrada aumentando el diámetro y disminuyendo al mismo tiempo la carrera, para permitir la máxima agilidad para subir de revoluciones. Las tapas de cilindros son enteramente nuevas, con dos árboles de levas a la cabeza por banca-

P5: EL BOXER BAJO LA PIEL

Al comienzo de 1968 Pininfarina pide un chasis completo para realizar un ejemplar único, uno de los que actualmente se llaman "dream car". Ferrari le entrega el chasis 0862, ¡es decir el de la 212 E! El carrocero de Turín lo viste con muchas líneas tensas y pocas curvas, que salen de una trompa plana como una navaja, con los grupos ópticos reunidos en el centro en un único bloque, y expone el auto en los salones de Ginebra y de Turín en la primavera de 1968: llamada Ferrari P5, hace soñar a los aficionados, que ya sienten el sabor de un auto de ruta equipado con la mecánica de los prototipos de la familia P. En realidad, por debajo de la carrocería de aluminio está la mecánica de la 212 E, con el motor 12 cilindros boxer, el verdadero secreto de la línea baja y esbelta de la parte trasera de la P5. Pero esto el mundo lo supo sólo algunos años más tarde.



FICHA TECNICA

Motor:	trasero longitudinal, 12 cilindros contrapuestos (boxer), diámetro por carrera 65 x 50 mm, cilindrada 1991 cm³
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Lucas
Encendido:	mono, distribuidor
Potencia:	300 CV a 12.000 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis semiautoportante, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos ventilados
Neumáticos:	del. 5.00-10-13; tras. 6.00-14-13
Paso:	2,34 metros
Peso:	530 kilos
Unidades producidas:	1
Número de chasis:	0862

El 65 por ciento del peso carga sobre el tren trasero, que puede verse en la foto de arriba. Eso facilitaba el control del auto en los trazados con muchas curvas, como eran las pruebas del Campeonato Europeo de la Montaña.

da y 4 válvulas por cilindro. En suma, el auto ya está definido, pero todavía no llegó su momento.

Sólo al final de 1968, cuando el chasis completo volverá a Maranello, luego de la aventura con Pininfarina y su P5 (véase el recuadro de página 10), comienza la afinación definitiva. Desde las primeras pruebas el motor muestra ser una verdadera "bomba": desarrolla más de 300 CV a 12.000 rpm, con una excelente confiabilidad en el banco de prueba.

EL PESO SE REDUJO A APENAS 530 KILOS

El chasis tiene una rigidez excepcional, a pesar del peso reducido, y sus medidas le brindan al auto una agilidad y una maniobrabilidad superiores a las previsiones más optimistas. La distancia entre ejes es de apenas 2,34 metros, con ejes muy anchos (1,485 el delantero y 1,539 el trasero). Sólo pesa 530 kilos, de los cuales el 35% carga sobre el tren delantero, mientras que el 65% restante ayuda a las ruedas posteriores a descargar la potencia al piso. Son proporciones casi perfectas para un vehículo destinado a lanzarse velozmente entre una y otra curva de las trepadas del Campeonato de Montaña. El carrocero Scaglietti logra darle ímpetu a un auto tan corto. Al mismo tiempo, crea una unión estética ideal con las Dino de competición y hasta con las P4, especialmente en la cola dominada por un "labio" que corre por todo el ancho del auto. También son dignos de nota los grandes guardabarros traseros, necesarios para alojar las voluminosas ruedas de 14 pulgadas, idénticas a las usadas por las Dino de F2.

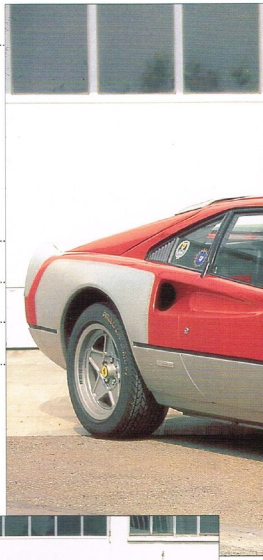
FERRARI LLAMA AL ESPECIALISTA PETER SCHETTY

A comienzos de 1969, el auto está listo, justo a tiempo para la primera carrera del campeonato, programada para el 30 de marzo. Como piloto, Ferrari se decide por el suizo Peter Schetty, un especialista de este tipo de competencias, que también se destacó en las pruebas de duración. Las razones de esta elección son varias: en primer lugar, lamentablemente ya no está Ludovico Scarfiotti; y, por otra parte, Ferrari no quiere correr otra vez el riesgo de perder el título por los dobles compromisos de un piloto de F1.

La elección de Schetty, de cualquier manera, será correcta: el piloto suizo gana las primeras nueve pruebas del campeonato (sobre diez en programa), adjudicándose el título. Con respecto a la última, no es una derrota: la Escudería decide no participar, para no distraer hombres del compromiso de la F1, y para comenzar el desarrollo de las nuevas 512. Se vuelve a las carreras de duración...

308 Millechiodi, un estudio de diez puntos

1977: es un prototipo de Pininfarina sobre la base de la 308 GTB, con soluciones aerodinámicas innovadoras. Las largas filas de remaches en la carrocería originan el apodo.



La carrocería no tiene terminación.

Ni siquiera mirándola desde lejos puede parecerse a una Ferrari 308 GTB normal. La Millechiodi es un automóvil especial: se la reconoce a golpe de vista por la carrocería bicolor, con algunos detalles de color aluminio (más exactamente, plateado) como los guardabarros, los zócalos, el spoiler trasero y el delantero, el "bigote" aerodinámico al final del techo, la tapa en el centro del motor, entre las dos parrillas de enfriamiento sobre el capot.

FICHA TECNICA

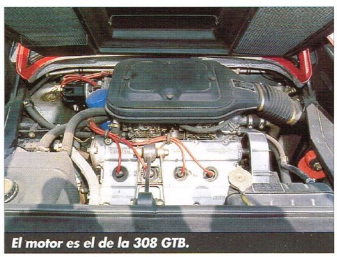
Motor:	8 cilindros en V a 90°, central transversal, diámetro por carrera 81 x 71 mm, compresión 8,8:1, 2926 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores Weber 40 DCNF
Potencia:	250 CV a 7700 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de dos puertas, dos lugares; chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, amortiguadores telescópicos, barras estabilizadoras
Frenos:	discos con asistencia hidráulica
Dirección:	cremallera
Neumáticos:	14 pulgadas
Paso:	2,34 m
Ejes:	del. 1,46 m, tras. 1,46 m
Tanque:	80 litros
Peso:	alrededor de 1300 kilos
Velocidad:	más de 250 Km/h
Unidades producidas:	1 (número de chasis 23611)

La 308 Millechiodi no tendrá futuro como auto de producción.

DESDE CERCA PARECE UN AUTO DE OTROS TIEMPOS

Su apodo nace de la manera inusual con la que su carrocería fue ensamblada. Estos detalles de distinto color no están soldados a las restantes partes de la carrocería, sino que están remachados. El aspecto es el de una larga fila de clavos (chiodi, en italiano) que recorre gran parte del vehículo, casi como el encaje de un vestido de otros tiempos.

La historia de la 308 Millechiodi es la búsqueda de la perfección. En 1975 Pininfarina había diseñado la línea de la 308 GTB, estudiada totalmente en el túnel de viento y decididamente avanzada en cuanto a la aerodinámica. Se trataba de una berlinetta de dos lugares con la mecánica de la 308 GT4 2+2 (con la adopción del carter seco) y una línea que marcará una época. Pero el carrocero de Turín imagina algo más aguerrido para los clientes Ferrari. Quiere, en otras palabras, perfeccionar su criatura. Y así se pone a trabajar para optimizar la 308 GTB: el resultado será justamente la Millechiodi, que no entrará nunca en producción y quedará como un estudio a nivel de prototipo. Pero muchas de las soluciones propuestas por Pininfarina en la Millechiodi luego serán incluidas en algunas Ferrari de producción de los años siguientes.



El motor es el de la 308 GTB.

EL DEBUT SE REALIZA EN EL SALON DE GENOVA

La 308 Millechiodi debuta en el salón de Génova de 1977. El motor es el V8 tres litros de 250 caballos, todavía en versión con carburadores (la inyección llegará en 1981 y bajará la potencia a 214 caballos). La mecánica no difiere en ningún detalle de la de serie, aparte de los neumáticos con sección más ancha y de marca Michelin TRX. Justa-

Los faros de profundidad auxiliares de la Millechiodi serán luego adoptados por la 308 Cuatroválvulas.

mente para hospedar neumáticos más anchos, la carrocería fue modificada, con la aplicación de guardabarros ensanchados.

MUCHOS LA CONSIDERAN LA ULTIMA FERRARI FUERA DE SERIE

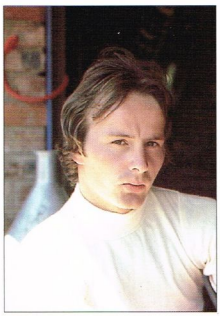
Estos, con otros detalles, fueron fijados a la carrocería sólo por medio de remaches y dejados de un color diferente del rojo Ferrari del auto: la intención de Pininfarina era dar la idea de un vehículo-laboratorio en continua evolución.

El pequeño alerón ubicado arriba de la luneta también está remachado, y será empleado en los autos de serie. Para la 308 Cuatroválvulas, en cambio, fueron adoptados los faros de profundidad suplementarios.

TECNOLOGIA AERONAUTICA

Los remaches, pequeños clavos de expansión aplicados con método mecánico a la carrocería, representaron una verdadera revolución en el campo automovilístico. Fueron adoptados por primera vez en Fórmula 1 por los constructores ingleses, que habían realizado los primeros chasis autoportantes: con los remaches se unían planchas moldeadas de aluminio, creando una estructura más liviana y resistente que el clásico chasis jaula. Los remaches pertenecían a la tecnología aeronáutica, donde fueron aplicados mucho antes que en la Fórmula 1. Es curioso notar cómo el paso siguiente de la técnica de los chasis en el mundo de los grandes premios, es decir el uso de la fibra de carbono, ha sido también copiado de la tecnología aeronáutica.

LOS PILOTOS



Gilles Villeneuve, el inolvidable

En apenas cinco años, el canadiense se volvió un mito de la Fórmula 1 y marcó una época. Debutó con McLaren, y luego corrió siempre con la Casa del Cavallino.

Su estrella brilló con una luz extraordinariamente intensa aunque, lamentablemente, muy breve: menos de cinco años, entre el otoño de 1977 y la primavera de 1982, período que en la historia de las carreras marcó una época: la del inolvidable de Gilles Villeneuve.

Gilles Villeneuve: con la Ferrari conquistó seis victorias en Fórmula 1.

NACE EN ENERO DE 1950 EN CHAMBLY, CANADA

Nacido el 18 de enero de 1950 en Chambly, un pueblito del Quebec, la provincia de habla francesa del Canadá, Gilles se apasiona desde niño por los deportes sobre nieve y descubre con los mototrineos el irresistible encanto de la velocidad. Debuta a los 17 años y se vuelve un especialista invencible.

Villeneuve entre Pironi y Lauda.

Cuando no hay nieve, se dedica a los autos. Comienza con escaso éxito en algunas pruebas de aceleración, con un Ford Mustang preparado por él mismo (1971). Dos años después debuta en la Fórmula Ford, con un Magnum: corre dos carreras y obtiene dos victorias y el Campeonato de Quebec. En 1974 pasa a la Fórmula Atlantic, con un March, y en 1976 se destaca: nueve carreras ganadas sobre diez, título canadiense y título estadounidense.

En 1977 es invitado por McLaren para disputar el GP de Gran Bretaña, en Silverstone, donde llega undécimo.

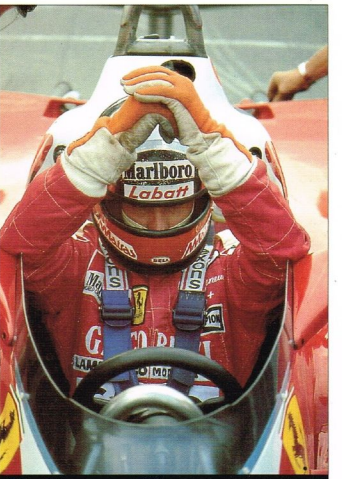
EN 1977 SUSTITUYE A NIKI LAUDA EN FERRARI

El 21 de setiembre firma con Ferrari y ocupa el lugar dejado libre por Lauda, al lado de Reutemann. Debuta en Canadá, con un 12° puesto; luego en Japón choca con el Tyrrell de Peterson y vuela fuera de pista, matando a dos espectadores que se encontraban en una zona prohibida al público. Otros tres accidentes en la primera parte de 1978 (Río, Long Beach y Montecarlo) desencadenan las polémicas, pero su velocidad en prueba y en carrera no se puede discutir. Los mecánicos del equipo lo llaman "el aviador". Su primera victoria con la Ferrari llega a final de tempora-

Gilles Villeneuve en el Gran Premio de España de 1981.

LA CARRERA DE GILLES VILLENEUVE

Gilles Villeneuve (Chambly, Quebec, Canadá, 18 de enero de 1950 - Lovaina, Bélgica, 8 de mayo de 1982) disputó 67 GP de F1 conquistando 6 victorias, 5 segundos y 2 terceros puestos, 2 pole positions y 7 vueltas rápidas. En el Mundial fue segundo en 1979. Al comienzo de su actividad había sido campeón de Quebec de Fórmula Ford (1973, con dos victorias), Campeón de Canadá (1976 y 1977) y de los Estados Unidos (1976) de Fórmula Atlantic, con un total de 14 victorias. Anteriormente, con los mototrineos, había sido campeón de Quebec (1971 y 1972), de Canadá (1973) y del Mundo (1974 y 1975: en ese último año, con un total de 32 victorias en 36 pruebas). Sus éxitos sobre la nieve, además de su valentía y su velocidad, se debían también a las intervenciones técnicas efectuadas por él personalmente sobre el mototrineo, modificando el sistema de transmisión y adoptando una suspensión independiente proyectada por él mismo.

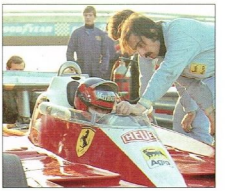


Gilles Villeneuve en 1978.

Villeneuve en el GP de Brasil 1978. En la foto pequeña, Gilles en 1977 en Maranello, recién llegado a la Ferrari.

da, en el GP de Canadá. Conquista otros tres triunfos en 1979 (Kyalami, Long Beach y Watkins Glen), más un cuarto en la Carrera de los Campeones, sin puntaje para el Mundial.

A la derecha, Gilles Villeneuve durante una sesión de pruebas en Maranello.



EN 1979 PUEDE GANAR PERO PROTEGE A SCHECKTER

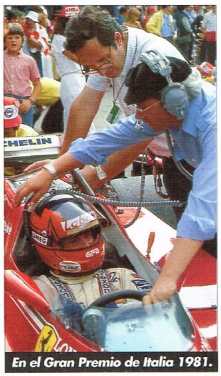
Un título que ese año podría ser suyo, pero Gilles no ataca nunca, todo lo contrario, ayuda a Jody Scheckter, amigo además de primer volante, a conquistar el máximo laurel.
Sigue un año para el olvido, con la Ferrari 312 T5 muy poco competitiva, y después el año 1981 registra la llegada de la 126C turbo, que Gilles lleva a la victoria en Montecarlo y Jarama, desencadenando olas de entusiasmo.

Gilles con su esposa, en 1982.

CON SU AUDACIA, GILLES SE VUELVE IDOLO Y MITO

Su popularidad es abrumadora: su espíritu de lucha es indomable, sus zarpazos cortan el aliento, sus bravuras, su sonrisa cautivante son una mezcla explosiva de alto potencial. La gente enloquece,

sus hinchas dicen tener la "fiebre Villeneuve".
1982 podría haber sido su año mágico, pero el destino decidió otra cosa. En Imola está liderando, seguido por su compañero Pironi. Ambos se sobrepasan mutuamente un par de veces, para divertir a las tribunas: por lo menos eso cree Gilles. El box Ferrari muestra el cartel con la palabra "slow", que Pironi no respeta, superando a Villeneuve en la última vuelta y birlándole la victoria.



En el Gran Premio de Italia 1981.

Gilles está furioso, mortificado, herido. Dos semanas después, el 8 de mayo en Zolder, tratando de mejorar el tiempo marcado por Pironi en las pruebas del GP de Bélgica, choca contra el March de Jochen Mass. La Ferrari vuela y se destroza. Gilles, transportado inmediatamente al hospital de Lovaina, muere algunas horas más tarde. Sobrevivirá su leyenda, pero no sólo ella. Su hijo Jaques seguirá sus pasos, como un as del volante, y conquistará ese título mundial que el destino le negó a su padre.

LOS TECNICOS

Gustav Brunner, el nómade de la F1

Fue el técnico que más equipos integró. Austríaco, estuvo dos veces en Ferrari: en la segunda mitad de los años Ochenta y en la primera de los Noventa.

Entre los técnicos que trabajaron en Ferrari, se alejaron y después de un cierto tiempo volvieron a Maranello, además de los ingleses Barnard y Postlethwaite, hay también un austríaco, un personaje menos conocido pero dotado de igual talento: el ingeniero mecánico Gustav Brunner. No le gusta que lo llamen gitano pero, de hecho, peregrinó incesantemente entre un equipo y otro, aunque casi nunca por su propia decisión.

NACE EN EL MISMO AÑO QUE GILLES VILLENEUVE

Nacido en Graz, capital de la provincia de Stiria (Austria sudoriental) el 12 de septiembre de 1950, debutó en 1978, siguiendo al alemán Günther Schmidt, propietario de la ATS, industria productora de llantas de aleación y patrocinadora de la escudería homónima de F1. Schmidt, de team manager quiere transformarse en constructor, por lo cual abre un taller en Inglaterra y lleva consigo a Brunner. Para la ATS, Gustav proyecta los tipos HS1, D2 y D3. Recursos modestos y poca gloria, hasta que una pelea en los boxes de Zandvoort le pone punto final a la relación. Schmidt lo despide. Poco después, Brunner se encuentra con Jackie Oliver, patrón de Arrows, que acaba de romper con su proyectista Tony Southgate, y lo contrata inmediatamente.

Gustav Brunner en el GP de Italia 1994.

DESPUES DE LA EXPERIENCIA ARROWS VUELVE A ATS-BMW

Sólo permanece el tiempo necesario para desarrollar el A3. Después, Arrows pierde a su patrocinador Warsteiner y entra en crisis. Brunner se va y acepta un nuevo ofrecimiento de Schmidt, volviendo a ATS, donde desarrolla el D6, destinado a hospedar el nuevo motor BMW, y diseña

El proyectista austriaco en Portugal, en 1994, con los colores de la Escudería Ferrari.

el D7, con el chasis de fibra de carbono, que compite en 1984: la manejan Winkelhock y, en la última parte de la temporada, el debutante Gerhard Berger.

PASA A ALFA ROMEO Y RAM Y FINALMENTE A FERRARI

Pero, entre tanto, un nuevo desacuerdo con Schmidt lleva a Brunner a la Euroracing/Alfa Romeo, en calidad de responsable en pista de la monoplaza de Patrese. También esta experiencia es de corta duración: Benetton, sponsor del equipo, crea su propio team y en 1985 Brunner emigra a Ram. El eterno guión se repite: Skoal Bandit abandona el equipo, que quiebra. Pero se presenta la Ferrari, que quiere probar la aventura de Indianápolis y ya tiene listo un motor realizado por Jacques His. Brunner acepta el desafío y diseña el auto, que en un par de meses está listo, pero la operación es abandonada.

Ferrari, entonces, le asigna a Brunner la tarea de darle vida a una F1, cosa que él hace con Postlethwaite. Así nace la F1/87. Pero la Casa de Maranello contrata a Barnard y la convivencia entre el inglés y el austríaco se hace difícil. En agosto de 1987 Brunner prepara una vez más sus maletas y por tercera vez vuelve a colaborar con Schmidt, que fundó la empresa Rial.

SIGUEN ZAKSPEED Y MARCH Y LUEGO OTRA VEZ FERRARI

Proyecta el ARC1, luego una nueva separación y, en 1989, está en Zakspeed que, abandonada por el patrocinador West, lo obliga a la enésima mudanza. Le va aún peor en Leyton House (1989-90), donde, sin embargo, modifica con éxito el CG901 y proyecta el CG911; pero todo termina con el propietario encarcelado por una estafa de varios millones. Desde 1991 a 1992 Brunner se queda en March y de 1992 a 1993 está con Minardi, para quien realiza el M193. Finalmente, la llamada de la Ferrari, a la que no resiste: y ahí está otra vez con el Cavallino, al final de 1993, primero en Inglaterra y luego en Maranello.

LA CARRERA DE GUSTAV BRUNNER

Gustav Brunner (Graz, Austria, 12 de septiembre de 1950) es tal vez el técnico de F1 que entre 1978 y 1996 cambió de equipo más veces: ATS, Arrows, ATS, Euroracing/Alfa Romeo, Ram, Ferrari, Rial, Zakspeed, Leyton House, March, Minardi y otra vez Ferrari. En Maranello realizó en 1986 la monoplaza para Indianápolis (que no entró nunca en pista por la muerte de Truman, jefe de la Truesport, que gerenciaba la operación) y la F1/87, que obtuvo buenos resultados. El recién contratado John Barnard la desarrolló, después de que Brunner había sido marginado y finalmente despedido, por haber rechazado la propuesta de proyectar una Gran Turismo. Volvió a la Ferrari al final de 1993, y le tocó desarrollar la 412 T1 de Barnard, que Berger llevó a la victoria en el GP de Alemania 1994. Brunner está considerado como uno de los técnicos más versátiles, tanto frente al tablero de dibujo cuanto en la fábrica, en los boxes como en el túnel del viento.

Las Dino de competición

Después de las Dino de serie, es el turno de las versiones de carrera de la berlinetta de Maranello, de la vieja 246 SP a la rara 308 GT/4 Grupo 4.

Sólo desde el verano de 1995 se lanzó, por mérito de Art Model de Pesaro, una importante y moderna producción en serie de modelos de metal de las más famosas Dino de competición.

Comenzó con las tres 6 cilindros de la serie SP. Además de la versión Prueba, Art Model presentó la 246 SP y la 196 SP confiadas, respectivamente, a las tripulaciones Rodríguez-Gendebien-Mairesse y Bandini-Baghetti, presentes en la Targa Florio de 1962. En el otoño de 1996 amplió la oferta con la 196 SP de Thim (Riverside 1963, Nº 1) reconocible por la presencia de la barra antivuelco, y con la 246 SP de Phil Hill y Oliver Gendebien (1000 Km de Nürburgring 1962, Nº 92).

Dos Dino 206 S en escala 1/43 de Art Model.

AUTOS DE GRAN PRECISION DE ART MODEL

Algunas características comunes a los cinco modelos son la gran precisión en la realización de todos los detalles, incluyendo las hermosas llantas a rayos fotograbadas, el complejo espejo retrovisor, ubicado en el habitáculo, en posición sobreelevada, el volante con aro de madera y los rayos cromados, y los bien logrados faros delanteros. En la segunda mitad de 1996 hizo su aparición la Dino 206 S carrozada por Drogo, un compacto botecito Sport realizado en las versiones Prueba, Nürburgring 1966, Monza 1966 y Sebring 1966. Este último se refiere al ejemplar conducido, con el número 46, por Bandini y Scarfiotti, mientras que en los 1000 Km alemanes estaban la número 2, con la pareja italiana, y la número 12 con la dupla Rodríguez-Ginther. En la carrera de Monza participó, con la 206 SP número 38, la tripulación Piper-Attwood.

La Dino 246 del Giro de Italia de Vitesse en escala 1/43.

LA DINO DEL GIRO DE ITALIA POR VITESSE

Paralelamente a estos modelos de carrera, hay algunas Dino derivadas de la serie, como la 246 GT de Vitesse, en escala 1/43, blanca con los capots negros opacos que reproduce el ejemplar preparado para el Grupo 3 que corrió el Giro de Italia con el número 358. O, si no, los dos kits de M. Models,

La Dino 246 SP escala 1/43 de Art Model.

LOS PRECIOS

Las Dino 206 S y 196-246 SP de la Art Model cuestan 25 dólares, lo mismo que la 246 GT Giro de Italia de Vitesse. Los modelos antiguos producidos por Mercury y por Solido superan los 55 dólares, mientras que algo menos están cotizadas las Dino Pininfarina prototipo y de carrera de Politoys y Dromocar. Las 308 GT/4 NART de la M. Models, ensambladas, pueden valer hasta 70 dólares.

Arriba, la Dino 206 S Nürburgring escala 1/43 de Art Model y, del mismo productor, a la derecha está la 206 S Sebring.

que ya son bastante raros y dedicados a las dos 308 GT/4 Grupo 4 presentadas por la NART en las 24 Horas de Le Mans de 1974 y 1975, respectivamente, con el número 18 y 17. Son rojas con el techo, los montantes y el gran spoiler trasero blancos y la franja blanca y azul que recorre la parte central del auto, de la trompa a la cola; además, presentan los guardabarros alargados para contener los grandes neumáticos de carrera.

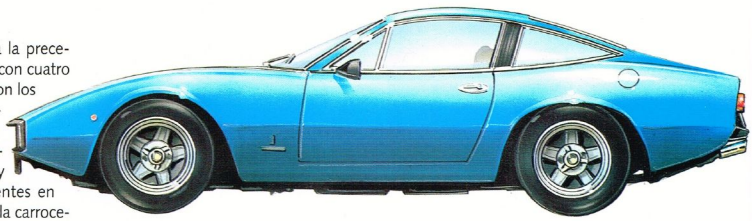
Entre los modelos de época merece señalarse la Dino 206 S de Mercury, producida en 1966 y caracterizada por una notable fidelidad hacia el original: hasta tiene una pequeña figura hecha en plástico de un piloto sentado al volante. A su lado, idealmente, está la 246 SP de Solido, realizada en dos versiones: con las ruedas de rayos (en 1964) y llenas (1966). Hay que recordar también a los prototipos de la Dino 206 diseñada por Pininfarina: el hermoso ejemplar de ruta fue obra de Politoys (que propuso también un slot car con la marca Dromocar), y de Mercury, mientras que el ejemplar de competición le interesó sólo a Politoys, que paralelamente al modelo en escala 1/43 (con ruedas de goma o veloces) realizó una edición de plástico para pistas eléctricas (Dromocar, 1/32).

LAS DIRECCIONES

Art Model, via Toscana 85 - 61100 Pesaro tel. 0721-452413; Vitesse, distr. de La Mini Miniera, via C. Vinaj 25 - 12100 Cuneo tel. 0171-344420.

1971 365 GTC/4: LA RAZA SE RENUEVA

Se diferencia con respecto a la precedente 365 GTC por el motor con cuatro árboles de leva a la cabeza, con los seis carburadores en el exterior de la V de las bancadas para reducir la polución. También eran nuevos el chasis y las suspensiones independientes en las cuatro ruedas, además de la carrocería, una coupé dos lugares más dos diseñada por Pininfarina, con una trompa de poliuretano expandido con función de paragolpes, en la que están ubicados los faros antiniebla y de profundidad.



Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 81 x 71 mm, 4390,35 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 8,8:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCOE
Potencia:	310 CV a 7700 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensión:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	1450 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h

1972 365 GT/4 2+2: CUATRO LUGARES DE ESTILO

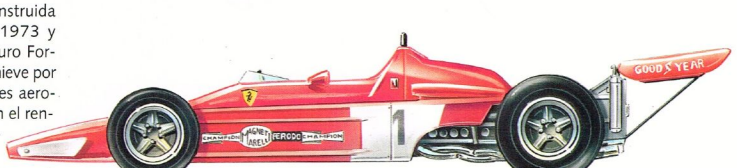
Linda coupé tres volúmenes diseñada por Pininfarina y dominada por la canaleta sobre los costados, detalle que será mantenido por lo menos durante quince años. El chasis y la mecánica son los mismos de la 365 GTC, mientras que la idea de esta GT con alta performance unida a un gran confort deriva de la 365 GT 2+2. Sale de producción en 1976, con 525 ejemplares, sin haber alcanzado sus objetivos por la falta de exportación a los Estados Unidos.

Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 81 x 71 mm, 4390,35 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 8,8:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCOE
Potencia:	310 CV a 7700 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensión:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados
Peso:	1500 kilos
Velocidad máxima:	245 Km/h

1973 F1 312 B3: SUPER AERODINAMICA

Monoplaza de Fórmula 1 construida en tres evoluciones entre 1973 y 1975: la primera, obra de Mauro Forghieri, tiene como apodo Barrenieve por los amplios y vistosos apéndices aerodinámicos, que no beneficiaron el rendimiento del 12 cilindros. Desde el GP de Austria en Zeltweg tuvo profundas modificaciones aerodinámicas, con la adopción de un alerón delantero convencional, mientras que en 1974 debutó la versión definitiva, con la gran toma de aire detrás de la cabeza del piloto.



Motor: 12 cilindros en V a 180°, trasero, 80 x 49,6 mm, 2991,8 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, camisas de cilindros de aluminio, compresión 11,5:1	
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	485 CV a 12.500 rpm

Chasis:	autoportante de aluminio
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos (traseros inboard)
Peso:	578 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Jacky Ickx con la Ferrari 312 B3 en el GP de España de 1973.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

312 B2,
la "novela" de las suspensiones

225 S,
Gran Turismo para todo uso

ASA 1000,
la "Ferrarita"

Los hombres de Maranello,
Peter Collins y Brian Redman